



EIROPAS KOPIENU KOMISIJA

Briselē, 12.12.2006
COM(2006)805 galīgā redakcija

2000/0212 (COD)

KOMISIJAS PAZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM

atbilstīgi EK Līguma 251. panta 2. punkta otrajai daļai

par

Padomes kopējo nostāju, lai pieņemtu Eiropas Parlamenta un Padomes regulu par sabiedriskajiem pakalpojumiem pasažieru pārvadājumos pa dzelzceļu un autoceļiem

KOMISIJAS PAZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM**atbilstīgi EK Līguma 251. panta 2. punkta otrajai daļai****par****Padomes kopējo nostāju, lai pieņemtu Eiropas Parlamenta un Padomes regulu par sabiedriskajiem pakalpojumiem pasažieru pārvadājumos pa dzelzceļu un autoceļiem****(Dokuments attiecas uz EEZ)****1. PRIEKŠVĒSTURE**

Datums, kad pārskatītais priekšlikums nosūtīts Eiropas Parlamentam un Padomei (dokuments COM(2005) 319, galīgā redakcija – 2000/0212 (COD))	22.7.2005
Reģionu komitejas atzinuma datums	16.2.2006
Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinuma datums	17.5.2006
Datums, kad Eiropas Parlaments pirmajā lasījumā sniedzis atzinumu par sākotnējo priekšlikumu COM(2000) 7	14.11.2001
Kopējās nostājas pieņemšanas datums	11.12.2006

2. KOMISIJAS PRIEKŠLIKUMA MĒRĶIS

Šā priekšlikuma mērķis ir aizstāt regulu, kas tika pieņemta 1969. gadā un kas joprojām ir pamatdokuments, uz kura balstās Kopienas tiesību akti sabiedrisko pasažieru autopārvadājumu jomā¹. Kopš 1969. gada ir notikušas būtiskas izmaiņas sabiedrisko pasažieru autopārvadājumu nozares ekonomiskajā vidē. Šī regula pašlaik ir novecojusi un ir kļuvusi par juridisku neskaidrību cēloni, kā rezultātā jau tagad nākas konstatēt pieaugošu skaitu strīdu gadījumu.

No vienas puses, ņemot vērā šo konstatēto Kopienas tiesību aktu tiesiskā satvara nepiemērotību, kā arī tādēļ, lai, no otras puses, strauji uzlabotu pakalpojumu efektivitāti un

¹ Padomes 1969. gada 26. jūnija Regula (EEK) Nr. 1191/69 par dalībvalstu darbību sakarā ar saistībām, kuras parasti uzskata par sabiedriskajiem pakalpojumiem, dzelzceļa pārvadājumu, autopārvadājumu un iekšējo ūdensceļu pārvadājumu nozarē (OV L 156, 28.6.1969., 1. lpp.). Regulā jaunākie grozījumi izdarīti ar Regulu (EEK) Nr. 1893/91 (OV L 169, 29.6.1991., 1. lpp.).

kvalitāti, Komisija 2000. gada septembrī iesniedza priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes regulai², ar ko aizstāt 1969. gada regulu.

Pēc tam, kad 2001. gada novembrī Eiropas Parlaments pirmajā lasījumā pieņēma atzinumu, Komisija 2002. gada februārī iesniedza grozītu regulas priekšlikumu. Tomēr, jo īpaši ņemot vērā krasās atšķirības starp dalībvalstīm saistībā ar tirgus atvēršanas rezultātā gūto pieredzi, Padomei nebija iespējas turpināt savu darbu.

Lai izklātu no šiem sarežģījumiem, rastu kompromisu starp dažādām nostājām, ko par šo lietu ir paudis Eiropas Parlaments un Padome, kā arī lai ņemtu vērā Eiropas Kopienas Tiesas spriedumu lietā *Altmark*³, Komisija 2005. gada jūlijā pieņēma pārskatītu regulas priekšlikumu, kas aizstāj 2002. gadā iesniegto grozīto regulas priekšlikumu.

Šā priekšlikuma pamatā galvenokārt ir iecere vienkāršot tiesisko stratēģiju, ieviest lielāku elastīgumu sabiedriskā transporta pakalpojumu organizācijā un lielākā mērā īstenot subsidiaritātes un pārskatāmības principus.

Ar šo priekšlikumu ir paredzēts arī regulēt to, kā kompetentās iestādes drīkst iesaistīties iekšzemes pasažieru sabiedriskā transporta pakalpojumu nozarē. Tādēļ priekšlikumā ir noteikta kārtība, kādā izmaksā kompensācijas par sabiedrisko pakalpojumu saistību pildīšanu un kā nozarē piešķir ekskluzīvās tiesības. Ar priekšlikumu paredz vispārējus līgumu slēgšanas noteikumus un vēl lielāku pārskatāmību attiecībā starp valsts iestādēm un transporta nozares pārstāvjiem. Atbildot uz Eiropas Parlamenta pausto lūgumu, šajā priekšlikumā cita starpā ir arī pirmo reizi atzīta vietējo iestāžu izvēles brīvība sabiedriskā transporta nozares organizēšanas jautājumos. Ar to nosaka skaidru normatīvo bāzi, kā izmantot iespēju — organizēt piedāvājumu konkursus sabiedrisko pakalpojumu līguma saņemšanai —, un kā kompetentajām iestādēm vai nu pašām jānodrošina pakalpojumu sniegšana, vai arī tas jādara ar kāda iekšējā operatora starpniecību.

3. PIEZĪMES PAR KOPĒJO NOSTĀJU

Ar kvalificētu balsu vairākumu pieņemtajā kopējā nostājā ir ieviesti vairāki pielāgojumi, kurus Komisija uzskata par pieņemamiem, jo tie nekavē izvirzīto mērķu sasniegšanu juridiskās noteiktības, pārskatāmības, subsidiaritātes un elastīguma ziņā, kas īpaši raksturo Komisijas priekšlikumu.

Tādējādi Komisija ir paplašinājusi iespēju tieši piešķirt dzelzceļa nozares līgumus attiecībā uz visa veida **dzelzceļa transporta pakalpojumiem**, izņemot metro un tramvaja pakalpojumus, vienlaikus ierobežojot šādu līgumu teorētisko darbības ilgumu uz laiku līdz 10 gadiem.

Atbildot uz Eiropas Parlamenta izvirzīto prasību, Padome ir ņēmusi vērā īpašo, maziem un vidējiem uzņēmumiem raksturīgo situāciju un ir koriģējusi **tikai MVU piemērojamās robežvērtības**, sakarā ar ko šiem uzņēmumiem var tieši piešķirt sabiedrisko pakalpojumu līgumus, kuru vērtība gadā nepārsniedz 1,7 miljonus euro vai kuri attiecas uz ne vairāk kā 500 000 km gadā, tādu uzņēmumu labā, kuru ekspluatēto transportlīdzekļu skaits

² COM(2000)7 galīgā redakcija - 2000/0212 (COD), grozījumi izdarīti ar COM(2002)107 galīgā redakcija.

³ 2003. gada 24. jūlija spriedums lietā C-280/00, *Altmark Trans GmbH un Regierungspräsidium Magdeburg pret Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH*.

nepārsniedz 20. Iemesls, kādēļ bija vajadzīgs šāds pielāgojums MVU labā, ir specifiskā vietējā transporta tirgus struktūra, kam piemēro īpašus Līguma sadaļā „Transports” paredzētus noteikumus. Komisija uzskata, ka šo pielāgojumu piemērošanas jomu vēl vairāk paplašināt nevar.

Panākot saskaņu starp Eiropas Parlamenta nostāju un Komisijas priekšlikumu, Padome apstiprināja **vietējo iestāžu brīvās izvēles principu**, saskaņā ar ko tās var brīvi izvēlēties, vai izsludināt piedāvājumu konkursu vai izmantot iekšējo operatoru, jo īpaši attiecībā uz autobusa, tramvaja un metro pakalpojumiem. Turklāt, lai ņemtu vērā atsevišķas specifiskas iezīmes un lai rezultātā pieņemto regulas tekstu nebūtu grūti piemērot, Padome pielāgoja nosacījumus, kas jāievēro iestādēm, lai tās — vai nu pašas, vai ar kāda iekšēja operatora starpniecību — nodrošinātu sabiedrisko transporta pakalpojumu sniegšanu.

Vienlaikus Padome arī nolēma sekmēt **pārskatāmības** principa ievērošanu tieši piešķirtu līgumu gadījumā.

Padome arī apstiprināja, ka tiks ieviests **savstarpējības princips**, kuru pieprasīja Eiropas Parlaments, bet atbilstīgi Komisijas priekšlikumam un saskaņā ar Eiropas Kopienas tiesas judikatūru šajā klauzulā ir paredzēti laika ierobežojumi, un tā iekļaujas progresīvās liberalizācijas procesā. Tādēļ šādam pasākumam ir stingrs pagaidu raksturs.

Visbeidzot, Padome ir arī panākusi vienošanos par kārtību, kuru piemēro **jau noslēgtiem līgumiem**, kā arī par nepieciešamību paredzēt ilgāku **pārejas posmu**, lai piemērotu īpašos noteikumus, kas attiecas uz līgumu piešķiršanas procedūrām. Attiecībā uz šo jautājumu minēto pārejas posmu nosaka uz 12 gadiem no šīs regulas spēkā stāšanās dienas.

4. DETALIZĒTAS PIEZĪMES PAR KOPĒJO NOSTĀJU

Turpmāk minētās atsauces atbilst kopējās nostājas apsvērumiem un pantiem.

4.1. Komisijas pieņemtie un kopējā nostājā pilnībā vai daļēji iekļautie Eiropas Parlamenta ierosinātie grozījumi

Priekšmets un darbības joma

Ierosinātā 1., 5., 132., 21., 22. un 31. grozījuma principi, kas precizē regulas mērķus jo īpaši attiecībā uz vispārējām interesēm (transporta uzlabojumi, pamatojoties uz sociālajiem, vides faktoriem, tarifu nosacījumiem, tādu personu aizsardzība, kurām ir ierobežotas pārvietošanās iespējas, reģionālās attīstības politika u.c.) ir iekļauts regulas priekšlikuma 4. un 13.a apsvērumā, kā arī 1. panta 1. punkta pirmajā daļā.

2. un 3. grozījums attiecībā uz regulas pamatprincipiem ir iekļauts 1., 7. un 9. apsvērumā.

6. grozījums, ar kuru tiek precizēta situācija tirgos, kuros atcelti ierobežojumi, ir iekļauts 6.b apsvērumā.

Daļa 23. grozījuma, ar kuru no regulas piemērošanas jomas izslēdz vēsturiskos vilcienus (bānīšus), ir iekļauta regulas priekšlikuma 1. panta 2. punktā.

Definīcija

Ierosinātais 25. grozījums ir iestrādāts 2. panta n) punktā; grozījumā minētajā integrēto pakalpojumu definīcijā ir iekļauts vienots informācijas dienests, biļešu pārdošanas sistēma un grafiks.

Saistība ar publiskā iepirkuma tiesībām

Ierosinātais 8. grozījums, ar kuru precizē, ka publiskā iepirkuma direktīvas nepiemēro pakalpojumu koncesiju līgumiem, ir iekļauts 5. panta 1. punktā un 8. panta 1. punktā.

Līgumu ilgums

Ar 15. un 54. grozījumu ir pieprasīts pagarināt līgumu maksimālo ilgumu līdz 8 gadiem (autotransporta nozares līgumiem) un līdz 15 gadiem (dzelzceļa transporta nozares līgumiem). Sava pārskatītā priekšlikuma 12. apsvērumā un 4. panta 5. punktā Komisija ir ietvērusi Eiropas Parlamenta ierosināto līgumu ilgumu un 4. panta 6. punktu papildinājusi ar iespēju atsevišķos gadījumos noslēgt līgumus uz ilgāku laiku. Ar kopējo nostāju autotransporta nozares līgumu maksimālo ilgumu no 8 gadiem pagarina uz 10 gadiem un paredz vairāk iespēju noslēgt līgumus uz ilgāku laiku. Savukārt 5. panta 6. punktā ir līdz desmit gadiem ierobežots jau noslēgto dzelzceļa nozares līgumu teorētiskais darbības ilgums.

Sabiedrisko pakalpojumu līgumu piešķiršanas procedūras

Eiropas Parlamenta pirmajā lasījumā pieņemtās nostājas būtiskākais elements, proti, 61. grozījums ļauj kompetentajai iestādei veikt šādu izvēli:

- vai nu rīkot konkursu piedāvājumiem, kas iesniegti uz sabiedrisko pakalpojumu līgumiem,
- vai arī šīs iestādes pašas — tieši vai ar sava uzņēmuma starpniecību — var nodrošināt sabiedriskā transporta pakalpojumus ar konkrētu nosacījumu, ka tās nepiedalās konkursos par citu sabiedrisko pakalpojumu līgumu piešķiršanu.

Šis grozījums, atbilstoši kuram nosaka **kompetentās iestādes brīvās izvēles principu**, kā arī 12., 14. un 29. grozījums principā ir iekļauti 15. apsvērumā un 5. panta 2. punktā.

Padome ieviesa vairākus precizējumus nosacījumos, ar kādiem kompetentās iestādes — pašas vai ar iekšējā operatora starpniecību — var nodrošināt sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu:

- Regulas priekšlikuma 5. panta 2. punkta pirmajā daļā un 5. panta 2. punkta d) apakšpunktā ar kopējo nostāju izdara pielāgojumus vietējās kompetentās iestādes jēdzienā, lai pilnvaras piešķirtu arī iestāžu grupām un lai ņemtu vērā tādus gadījumus, kad vietējā kompetentā iestāde transporta jautājumos nav izveidota.
- Regulas priekšlikuma 5. panta 2. punkta a) apakšpunktā ar kopējo nostāju ievieš grozījumu kontroles jēdzienā, atvieglojot kritērijus attiecībā uz kompetentās iestādes kapitāla īpašumtiesībām. Tāpēc vairākus jauktā kapitāla uzņēmumus (vai institucionalizētās publiskā un privātā sektora partnerības) varētu uzskatīt par iekšējiem operatoriem, un varētu pastāvēt iespēja tiem tieši piešķirt transporta nozares sabiedrisko pakalpojumu līgumus. Tomēr šajā regulā ir izvirzīta prasība, lai jebkādā gadījumā iekšējais operators pakalpojumu sniegšanas darbības drīkstētu veikt noteiktā ģeogrāfiskā teritorijā. Komisija

uzskata, ka atbilstoši Līguma transporta politikas sadaļai šādu pieeju transporta nozarē attaisno īpašās sabiedriskā transporta nozares vajadzības un ka tas nekādā gadījumā neskar stratēģiju, ko, iespējams, varētu īstenot citās nozarēs. Turklāt Komisija uzskata, ka pat konkrētajā gadījumā šāds risinājums nenovirzās no pašreizējā Eiropas Kopienas tiesas judikatūrā pastāvošo Līguma noteikumu interpretācijas attiecībā uz tiesībām veikt uzņēmējdarbību (EK Līguma 43. pants) un pakalpojumu brīvu apriti (EK Līguma 49. pants). Jo īpaši regulā ir saglabāts būtiskais vispārējais noteikums, atbilstoši kuram kompetentajai iestādei iekšējais operators ir jākontrolē tāpat kā tās pašas struktūras. Sabiedriskā transporta jomā kontroles pasākumus izvērtē, ņemot vērā iepriekš minētos regulā noteiktos kritērijus. Turklāt regulā ir arī atkārtoti norādīts, ka gadījumā, ja iekšējais operators nolemj slēgt apakšlīgumus, tas jādara atbilstīgi Līguma noteikumiem.

- Vienotās nostājas 5. panta 2. punkta b) apakšpunktā paredzēts mazināt ierobežojumus attiecībā uz teritoriju, kurā iekšējais operators drīkst darboties, lai tādējādi tam ļautu izvērst savu darbību atsevišķos izejošos maršrutos.
- 5. panta 2. punkta c) apakšpunktā Padome paredz noteikumu, atbilstoši kuram iekšējie operatori var piedalīties konkursos īsi pirms galīgās to kandidatūras apstiprināšanas vietējā tirgū.

7. grozījuma princips, kura būtība ir mazināt pozitīvo novērtējumu attiecībā uz sabiedrisko pakalpojumu līgumu konkursa procedūras izmantošanu, ir iekļauts 6.a apsvērumā, iestrādājot šādu formulējumu: „vajadzības gadījumā piemēro drošības klauzulu”.

Attiecībā uz piedāvājumu konkursa procedūras noteikumiem 17. apsvērumā un 5. panta 3. punktā ir principā iekļauts 80. ierosinātais grozījums, atbilstoši kuram tiek atļautas sarunas starp kompetento iestādi un pieteikumu iesniedzējiem. Ierosinātais 81. grozījums, ar ko kompetentai iestādei ir noteikts pienākums nodrošināt attiecīgu piekļuvi informācijai, ir iekļauts 23. apsvērumā un 7. panta 2. punktā.

Pārskatāmība

82. un 83. grozījums, ar ko pastiprina dalībvalstīm un kompetentajām iestādēm noteikto pienākumu — periodiski iesniegt ziņojumu par regulas īstenošanu —, principā ir ietverts 24. apsvērumā, kā arī 7. panta 1. punktā un 8. panta 2. punktā.

Turklāt atbilstoši prasībai, ko Eiropas Parlaments paudis 95. grozījumā, 11. pantā ir paredzēts, ka pēc pārejas posma beigām jāiesniedz Komisijas ziņojums, kurā izvērtēta sabiedrisko transporta pakalpojumu kvalitātes tendences.

Konkurences traucējumi

67., 68., 91. un 94. grozījums, kā nolūks ir novērst konkurences traucējumus, no kuriem labumu varētu gūt tie operatori, kuriem sabiedrisko pakalpojumu līgumi piešķirti tieši, ir principā iestrādāts 5. panta 2. punkta b) apakšpunktā, kā arī 8. panta 6. punktā, ar ko pārejas posmā ievieš savstarpējības principu.

Ārkārtas pasākumi

Eiropas Parlamenta ierosinātais 70., 78., 85. un 86. grozījums ļauj kompetentajām iestādēm līgumus tieši piešķirt ārkārtas situācijās, piemēram, ja kāds operators ir bankrotējis. Šis aspekts ir atspoguļots 5. panta 5. punktā.

Drošības klauzulas

Komisija un Padome ir sekojusi Eiropas Parlamenta ierosinātajam 71. un 72. grozījumam, ar ko tiek svītroti noteikumi, kuru mērķis ir uzlikt operatoriem par pienākumu par daļu pakalpojumu slēgt apakšlīgumus vai atsevišķiem dominējošiem operatoriem liegt iespēju piedalīties piedāvājumu konkursa procedūrās.

Vispārējie tarifikācijas noteikumi

130., 76., 77. un 124. grozījums, kas saistīti ar vispārējiem noteikumiem, kuru nolūks ir noteikt tarifu griestus, ir principā iestrādāts 5. apsvērumā un 3. panta 2. punktā. Saistībā ar pakalpojumiem, attiecībā uz kuriem par tarifu saistību pildīšanu tiek piešķirtas tikai finanšu kompensācijas, vienotās nostājas 3. panta 3. punktā ir paredzēta iespēja regulu nepiemērot, bet tā vietā piemērot Līguma noteikumus valsts atbalsta jomā, no kā, savukārt, izrietētu pienākums par šādiem maksājumiem paziņot.

Kompensācijas par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību pildīšanu

Ierosinātais 13. grozījums, kas attiecas uz kompensāciju izmaksu operatoriem, principā ir iestrādāts 1. panta 1. punkta 2. daļā un pielikuma 2. punktā.

Kopējā nostājā ir iekļauts arī 19. grozījums, kura nolūks ir atļaut operatoriem liberalizētajā tirgū saņemtos kredītus izmantot sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas nolūkā. Turklāt pielikuma 5. punktā paredzētais šādas ieņēmumu novirzīšanas aizliegums attiecas tikai uz tiem ieņēmumiem, kas radušies neliberalizētā tirgū.

86. un 96. grozījums attiecībā uz kompensāciju izmaksas kārtību saistībā ar tieši piešķirtiem sabiedrisko pakalpojumu līgumiem, kad nav izmantota piedāvājumu konkursa procedūra, ir principā iestrādāti 4. panta 2. punktā, 6. pantā, kā arī pielikumā.

Pāreja

90., 92., kā arī 93. grozījums, kuru nolūks ir paildzināt pārejas laiku un atvieglināt jau noslēgtajiem līgumiem piemērojamos noteikumus, ir ietverti 8. panta 2. punktā, 8. panta 5. punktā un 10. panta 1. punktā. Ierosinātās regulas 12. pantā ir noteikts, ka tā stājas spēkā trīs gadus pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*. Beidzoties šim spēkā stāšanās periodam, sākas 12 gadus ilgs pārejas laiks, kad piemēros sabiedrisko pakalpojumu līgumu piešķiršanas noteikumus. Šie noteikumi atvieglo arī kārtību, kuru piemēro jau noslēgtiem līgumiem, lai visās dalībvalstīs pakāpeniski panāktu sabiedriskā transporta organizācijas atbilstību.

4.2. Komisijas noraidītie un kopējā nostājā neiekļautie Eiropas Parlamenta ierosinātie grozījumi

Darbības joma

Ierosinātais 23. grozījums ierobežo regulas piemērošanas jomu, to attiecinot tikai uz vietējiem pārvadājumiem. Ja piekristu šādai nostājai, tad būtībā paliktu spēkā 1969. gada regula, kā arī ar to saistītā juridiskā nenoteiktība. Tādējādi piemērošanas joma paliek tāda, kāda tā bija, proti, „sabiedriskie pasažieru pārvadājumi par dzelzceļu un autoceļiem”.

Sabiedrisko pakalpojumu līgumu piešķiršanas procedūras

9., 62., 63., 65. un 120. grozījums attiecas uz īpašiem nosacījumiem, kā šādiem noteikta veida pārvadājumiem organizē piedāvājumu konkursu: integrēti transporta pakalpojumi, metro vai ātrgaitas tramvaja līnijas, vai arī jaunās, pēc operatoru iniciatīvas izveidotās līnijas. Šādu grozījumu mērķis vairs nav aktuāls tiktāl, cik ar kopējo nostāju brīvā izvēle tiek atstāta kompetento iestāžu ziņā. Šis princips vienlaikus attiecas gan uz integrētajiem transporta pakalpojumiem, gan metro vai ātrgaitas tramvaja līnijām, kā arī jaunajām līnijām. Šajās situācijās vairs nav jāparedz specifiski izņēmumi. Tāpēc šie grozījumi regulas priekšlikumā nav ņemti vērā.

Ar 64. grozījumu tiek svītrots kompetentajai iestādei uzliktais pienākums jau gadu iepriekš paziņot par to, kāds ir tās nodoms — izsludināt piedāvājumu konkursu vai sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumu piešķirt tieši. Tā kā līdztekus brīvās izvēles principam ir jānodrošina atbilstīga pārskatāmība, Komisija un Padome uzskata, ka ir jā saglabā pienākums nodrošināt attiecīgu piekļuvi informācijai, paredzot attiecīgu noteikumu 23. apsvērumā un 7. panta 2. punktā.

69. grozījums par tā saukto „kvalitātes salīdzināšanas” procedūru netika iekļauts ne pārskatītajā Komisijas priekšlikumā, ne arī kopējā nostājā.

Saistība ar publiskā iepirkuma tiesībām

Eiropas Parlamenta ierosinātais 24. grozījums nosaka regulā paredzēto noteikumu pārākumu pār „publiskā iepirkuma” direktīvu noteikumiem. Šāds noteikumu prioritārs raksturs būtu pretrunā saistībām, kuras Kopiena uzņēmusies saskaņā ar Pasaules tirdzniecības organizācijas Nolīgumu par publisko iepirkumu. Kopējā nostājā šī iecere — regulas noteikumu pārākums pār „publiskā iepirkuma” direktīvu noteikumiem — nav pārņemta. Tomēr skaidrības nolūkā ar Padomes ieviesto 1. panta 3. punktu tiek precizēts, ka regulu attiecībā uz būvdarbu koncesijām nepiemēro.

Definīcijas

Ar 107. un 119. grozījumu papildina ekskluzīvo tiesību definīciju. Šiem papildinājumiem pēc būtības nav nekāda faktiska sakara ar minēto definīciju, un tādēļ regulas priekšlikumā tie nav iekļauti.

Tā kā iekšzemes ūdensceļi svītroti no regulas piemērošanas jomas, 26. grozījuma nolūks attiecībā uz iekšzemes ūdensceļu definīciju ir zaudējis savu jēgu. Turklāt 8. apsvērumā un 1. panta 2. punktā ir paskaidrots, ka iekšējo ūdensceļu pārvadājumi vairs neietilpst regulas piemērošanas jomā to mazā pārvadājumu apjoma dēļ, un precizēts, kādus noteikumus šajās nozarēs piemēro.

27. grozījuma būtība ir tikai tekstuāla rakstura izmaiņas operatora definīcijā, un tādēļ regulas priekšlikumā tas nav ietverts.

28. grozījuma nolūks attiecībā uz tuvsatiksmes pasažieru pārvadājumu definīciju ir zaudējis savu nozīmi, jo šis jēdziens kopējā nostājā vairs nav izmantots.

Ar 30. grozījumu ievieš īpašu definīciju personām ar ierobežotām pārvietošanās iespējām, bet kopējā nostājā šis grozījums nav ietverts.

Sabiedrisko pakalpojumu līgumi

Ar 33., 34., 35., 36., 37., 38., 39., 40., 41., 43., 44., 45., 46., 47., 48., 49., 116., 127. un 131. grozījumu ieviestas izmaiņas un papildinājumi to kritēriju sarakstā, kas iestādēm jāņem vērā, piešķirot sabiedrisko pakalpojumu līgumus.

Šiem grozījumiem nav pamata, jo ne Komisija, ne Padome nav atbalstījušas šādu stratēģiju, atbilstoši kurai līgumu obligātas piešķiršanas nolūkā tiktu sagatavots kritēriju saraksts. Šāds saraksts drīz vien novecotu vai pat kļūtu neproduktīvs.

Izvēlēta tika tāda stratēģija, kas vairāk atbilst subsidiaritātes principam, kas dod kompetentajām iestādēm pilnīgu izvēles brīvību par to, kādi kritēriji jāņem vērā līguma piešķiršanas procedūrā, kā arī ļauj tām noteikt savas prioritātes sabiedriskā transporta jomā. Tomēr 13. apsvērumā ir precizēts, ka kompetentās iestādes var noteikt kvalitātes normas, piemēram, attiecībā uz darba apstākļiem, pasažieru tiesībām, vides aizsardzību vai, piemēram, tādu personu vajadzībām, kam ir ierobežotas pārvietošanās iespējas.

Ar 108., 55., 56., 57., 58. un 59. grozījumu ir izvirzīta prasība, ka sabiedrisko pakalpojumu līgumos jāiekļauj atsevišķi noteikumi par līguma pārtraukšanu, pienākumu iesniegt gada ziņojumu par paveikto, kultūras mantojuma saglabāšanu, sankciju sistēmu un līguma papildinājumiem. Šie grozījumi netika ņemti vērā, jo par šādiem noteikumiem lemj saistībā ar subsidiaritātes principu, un par līguma līdzsvaru ir jāvienojas līguma slēdzējiem.

Tādu pašu iemeslu dēļ Komisija un Padome neņēma vērā arī 133. un 134. grozījumu, kas izvirza prasību izraudzītajam operatoram saglabāt darbinieku tiesības. Tomēr attiecībā uz darbinieku aizsardzību 13. apsvērumā un 4. panta 7. punktā ir skaidri noteikts, ka piedāvājumu konkursa procedūrā iestādes var izvirzīt prasību, lai izraudzītie kandidāti saglabā jau iepriekš nolīgta personāla tiesības.

Pārskatīšanas kārtība

Nolūks, kādēļ tika ierosināts 8., 84., 85., 86. un 87. grozījums attiecībā uz kārtību, kādā pārskata kompetentās iestādes pieņemtos lēmumus, ir zaudējis savu aktualitāti, jo kopējā nostājā konkrētas procedūras šajā sakarā vairs nav noteiktas.

Trešo valstu operatori

Ierosinātais 4., 20., 74. un 125. grozījums attiecībā uz trešo valstu operatoru piekļuves nosacījumiem un tiesībām veikt uzņēmējdarbību nav ņemts vērā, jo ne Komisijas priekšlikumā, ne Padomes kopējā nostājā šis aspekts kādā īpašā veidā iztirzāts netiek. Tāpēc šie grozījumi regulas priekšlikumā nav ņemti vērā.

4.3. Komisijas noraidītie un kopējā nostājā pilnībā vai daļēji iekļautie Eiropas Parlamenta ierosinātie grozījumi

Mazie un vidējie uzņēmumi

Ierosinātā 17. un 79. grozījuma mērķis ir nodrošināt, lai vietējo pārvadājumu tirgū tiktu ņemtas vērā mazo un vidējo uzņēmumu īpašās intereses. Komisijas priekšlikumā šos grozījumus vērā neņēma, bet tie ir skaidri atspoguļoti kopējās nostājas 5. panta 4. punktā, kurā noteikts īpašs, augstāks limits, kuru piemēro tikai attiecībā uz tiem līgumiem, kas piešķirti MVU, kas tajā pašā pantā ir definēti kā uzņēmumi, kuros ekspluatācijā nav vairāk par 20 transportlīdzekļiem. Ir jāatgādina, ka tādējādi ar šo noteikumu ir ņemta vērā īpašā, vietējo pārvadājumu tirgum raksturīgā struktūra, kurā MVU ir dažkārt izšķiroša nozīme. Turklāt transporta nozarē piemēro īpašos noteikumus, kas paredzēti Līguma transporta politikas sadaļā.

4.4. Jauni elementi

Darbības joma

8.a apsvērumā, 29. apsvērumā un 1. panta 2. punktā noteikts, ka sabiedriskie preču pārvadājumu pakalpojumi tiek izslēgti no regulas piemērošanas jomas, un tajos precizēti minētajā nozarē piemērotie noteikumi.

Pārskatāmība

Ar 7. panta 3. punktu kompetentajai iestādei uzlikts pienākums publiskot noteiktu informāciju gadījumā, ja sabiedrisko dzelzceļa pārvadājumu nozarē līgumu piešķiršana notiek tieši.

Ar 7. panta 4. punktu kompetentajai iestādei uzlikts pienākums pēc jebkuras ieinteresētas personas pieprasījuma tai nosūtīt pamatojumu lēmumam par kāda sabiedrisko pakalpojumu līguma tiešu piešķiršanu.

Savietojamība ar Līgumu

9. panta 2. punktā ir precizēti noteikumi, kurus piemēro atbalstam, kuru sniedz, atbildot uz pārvadājumu pakalpojumu koordinēšanas vajadzībām, vai kurš atbilst kompensācijai par tādu atsevišķu pienākumu pildīšanu saistībā ar sabiedrisko pakalpojumu jēdzienu, kas neietilps šīs regulas piemērošanas jomā. Tāpēc 10. panta 2. punktā ir paredzēts atcelt Padomes 1970. gada 4. jūnija Regulu (EEK) Nr. 1107/70 par atbalsta piešķiršanu pārvadājumiem pa dzelzceļu, autoceļiem un iekšējiem ūdensceļiem.

5. SECINĀJUMI

Komisija uzskata, ka 11.12.2006 ar kvalificētu balsu vairākumu pieņemtā kopējā nostāja neskar tās pārskatītā priekšlikuma mērķus un stratēģiju, un tādēļ to var atbalstīt.